

Nr 52

Av herr Börjesson i Falköping, om åtgärder mot tågförseningar.

Under vintern 1965—1966 har ett stort antal förseningar inträffat i statens järnvägars kommunikationer, främst för trafiken kring Stockholm. Inställda lokaltåg, starkt försenade snälltåg och i timmar fördröjd avgång för expresstågen har karaktäriserat situationen. För den som noggrant följt tidningarnas intervjuer med talesmän för SJ har det dessutom varit påtagligt, att vederbörande ofta redovisat svävande förklaringar och lämnat delvis motsägande uppgifter.

De brister, som kännetecknat SJ:s information om förseningarnas omfattning, har givetvis skapat stor irritation. Det bör vara ett minimikrav, att trafikanter, som får sin resa och därmed också sitt tidsschema rubbade, blir tillfredsställande informerade om förseningen. Väsentligare och svårare är det naturligtvis att garantera en sådan kapacitet i SJ:s trafiksystem, att förseningar i stort sett inte behöver inträffa.

Detaljer som i detta syfte borde bli föremål för en opartisk kartläggning är bl. a. följande:

1. Vilken effektivitet har det nya ställverket på Stockholms centralstation vid ogynnsamma väderleksförhållanden, där svårighetsgraden kan vara större eller mindre? En intervjuande kvällstidning uppgav t. ex., att det nya ställverkets kraft att växla automatiskt var svagare än det gamlas, när växlarna blir trögare av lättare snöfall. Referenten uppgav, att uppgiftslämnaren, en SJ-anställd, bett att få vara anonym.

Fungerar vidare den automatiska linjeblockeringen vid ogynnsamma förhållanden lika effektivt som tidigare de bemannade stationerna?

2. Hur är SJ:s snöberedskap för bangården i Stockholm organiserad? Har man en särskild organisation att mobilisera, när snörisk signaleras, så att personal snabbt kan inkallas till arbete? Situationen inbjuder till jämförelse mellan SJ:s och Stockholms stads snöberedskap.

3. Då och då har talesmän för SJ i intervjuuttalanden motiverat förseningar med att städning och växling av försenade tåg försenar utrustandet av nya tåg. Finns det någon organisation för inkallande av extra personal, när arbeten av dessa slag behöver påskyndas, eller måste sådant arbete klaras i vanlig ordning med ökande förseningar som följd?

4. Hur stor del av förseningarna beror på indragning av bemanning å ett stort antal tidigare mötesstationer? Vid många tillfällen har gångtiderna mellan stationerna fördubblats, ibland mer än så. Betydligt ökande för-

seningar blir ofta följd, om ett antal förseningar tidigare bringat tidtabellen i olag. Man kan rent av ifrågasätta om inte de minskade inkomster och ökade utgifter, som måste följa för SJ vid förseningar av den omfattning som karaktäriserat den senaste tiden, borde anvisa större varsamhet med personalindragningarna. Från omdömesgilla SJ-representanter sägs, att detta system vid större rubbningar hindrar inkörning av förlorad tid för snabbtågen och ökar förseningarna i lokaltrafiken.

De fyra ovannämnda punkterna representerar slumpvis utvalda områden, som kan antas ha betydelse för SJ:s trafikkapacitet. De avser inte att täcka fältet utan endast att vara exempel.

Det kan naturligtvis sägas, att en organisation, som verkligen effektivt kan motverka tåg förseningar, ställer sig dyr för SJ. Men häremot måste hävdas, att ett trafiksystem med de avsevärda förseningar, som inträffat denna vinter, inte gärna kan accepteras. Stora tåg förseningar medför inte endast besvär och obehag för resenärerna utan även väsentliga störningar och ekonomiska förluster för stora delar av näringslivet.

Det framstår som angeläget, att problemen kring tåg förseningarna noggrant undersökes och utredes, så att en så effektiv trafikorganisation som möjligt kan skapas. En sådan utredning bör givetvis vara såväl opartisk som tekniskt sakkunnig. Lämpligt synes härvid vara att teknisk sakkunskap för utredningen hämtas från utlandet.

Med stöd av vad ovan anförts hemställs,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning och undersökning med anlitande av bl. a. utländsk expertis beträffande den tekniska ändamålsenligheten och säkerheten i statens järnvägars trafikorganisation, främst i syfte att få fram åtgärder, som effektivt kan motverka tåg förseningar, i enlighet med motionens syfte.

Stockholm den 14 januari 1966

Bengt Börjesson

i Falköping
